

Essai - Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION : Chère limousine...

Dans un milieu automobile en pleine mutation, avec le grand avènement des SUV et la sérieuse percée des propulsions alternatives tels que les hybrides et surtout les véhicules électriques, le groupe Volkswagen affiche la volonté de renouveler le format limousine de sa gamme. Ainsi est annoncée, en 2017 à Genève, l'Arteon.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm³
- 280 ch de 5'600 à 6'500 t/min
- 350 Nm de 1'700 à 5'600 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.8 sec.
- Poids : 1'865 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'860 x 1'870 x 1'450
- Conso. mesurée : 8.7 l/100 km
- Emissions CO₂ : 164 g/km (G)
- dès CHF 62'300.-, mod. essayé: CHF 77'017.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

L'Arteon succède dès l'année de son annonce à la Passat CC. Basée sur

l'éprouvée plateforme maison MQB, elle offre la même proposition que son prédécesseur : une limousine quatre portes plus raffinée qu'une Passat standard, sans pour autant atteindre le niveau de finition et emporter les motorisations exotiques de feu la Phaeton. Point donc ici de bloc V6, V8 ou W12, on reste dans le très maîtrisé quatre-cylindres en ligne.

Pour ce test, nous avons la chance de disposer du haut de la gamme en matière de finition en variante plus sportive, à savoir la déclinaison « R-Line ». On peut donc se demander : jouer la carte du raisonnable s'avère-t-il au final être une bonne idée ou, au contraire, être une erreur stratégique ? Réponse dans la suite !



A l'extérieur

Sans verser dans l'exubérance, l'Arteon interpelle dès le premier coup d'œil, d'autant plus avec notre modèle d'essai « R-Line ». Le design frontal est ciselé, organisé autour de l'imposante grille de radiateur qui intègre sans rupture les projecteurs. Le dessin de ces derniers est efficace, en finesse et donne un réel caractère à l'ensemble. Le tout est bien complété par un bouclier avant distinctif à la version « R-Line », muni de deux entrées d'air latérales assez imposantes. Les inserts chromés confèrent à cette face avant un certain raffinement et harmonie. Les arêtes marquées du capot parachèvent le tout en conférant une note musclée à la voiture.

A l'arrière, l'originalité est moindre. Les feux allongés structurent la poupe, tout comme le hayon de coffre. Les sorties d'échappement, cerclées de chrome, se

fondent parfaitement dans le bouclier. Les lignes sont peu nombreuses et minimales. Il en est de même de flanc où seules les jupes offrent du relief. On peut distinguer de cet angle la silhouette élancée de l'Arteon. Le pavillon de toit est plongeant, la ligne de ceinture haute, comme le veulent les codes esthétiques du moment.

Les jantes « Rosario » 20 pouces équipant notre modèle d'essai, couleur anthracite, tranchent admirablement avec le blanc immaculé de la carrosserie. A noter que les chaussures sont ici des Pirelli P-Zero 245/35.



A l'intérieur

Véhicule du groupe VAG oblige, l'intérieur ne brille pas par son extravagance. Si la qualité de finition globale est très bonne en tout lieu, l'ambiance générale est, elle, très monochrome. Les décorations motif fibre de carbone chromé parcourant la console et les panneaux de portes tentent bien de briser l'aspect très sombre de l'habitacle. Il demeure que le noir prédomine outrageusement. Gage de sobriété pour les uns, rendu morne pour les autres, libre à chacun de faire son avis !

S'il on peut reprocher cette apparence terne, on ne peut néanmoins que saluer l'ergonomie de l'instrumentalisation. A commencer par la combinaison « Virtual Cockpit », moniteur central et afficheur tête-haute. Le premier est d'une lisibilité exceptionnelle, paramétrable à souhait, bien que moins versatile dans l'affichage comme il peut l'être dans l'Audi A3 Sportback que j'ai pu tester en 2017. Je

regrette par exemple l'impossibilité d'agrandir la fenêtre de navigation sur les deux tiers de l'écran. Le second emporte la dernière mouture du système d'infodivertissement du groupe. De conception éprouvée et acclamée, la fluidité est au rendez-vous, la lisibilité est sans défaut et toutes les fonctions tombent rapidement sous la main. Le dernier, le HUD, fait dans l'efficace, avec un nombre d'informations contenu et une visualisation claire.

La sellerie cuir, siglée « R-Line » à l'avant, est de bonne facture et est complétée par des assises très confortables, réglables électriquement lors on occupe la place du conducteur ou du passager. Le maintien latéral est correct mais ne figure pas au chapitre des faits saillants.

Autre point fort, l'espace à disposition, tant à l'avant qu'à l'arrière, et même dans le coffre. Avec une longueur de 4,68 mètres, cela n'a rien de surprenant me direz-vous.



Sous le capot

La proposition de groupes motopropulseurs repose sur un choix limité de blocs : 2 essences et 1 diesel.

Côté essence, ce sont les moutures 1.5 TSI et 2.0 TSI qui sont au choix, mais selon le niveau de finition. En effet, le premier moteur de 150 c et 250 Nm de couple n'est disponible qu'en entrée de gamme et se combine avec une boîte manuelle 6 vitesses ou l'automatique DSG 7 rapports. Le plus gros des moulins

est équipable sur le modèle standard, « Elégance » ou « R-Line » et ne s'allie qu'avec la boîte DSG. Les valeurs de puissance et de couple varient selon le type de transmission choisie : 190 ch pour la traction et 280 ch pour la version à transmission intégrale 4MOTION (finitions « Elégance » et « R-Line seulement »). Côté diesel, un seul cœur au menu, le 2.0 TDI, mais qui se décline en trois paliers de puissance : 150, 190 et 240 c, pour un couple s'échelonnant à 340, 400 et 500 Nm respectivement. L'option 4MOTION n'est accessible qu'à partir du modèle de 190 ch.

Pour cet essai, j'ai la chance de tester la combinaison 2.0 TSI 4MOTION qui développe donc 280 ch de 5'600 à 6'500 t/min pour un couple maximum de 350 Nm disponible de 1'700 à 5'600 t/min. Le constat est immédiat : le fameux quatre-cylindres de deux litres fait des merveilles, sachant être aussi souple que nerveux. La boîte DSG n'est plus à vanter, même si de petits progrès sont observables dans la réactivité des passages de rapports, plus nets et plus rapides qu'auparavant.

La consommation est quant à elle raisonnable pour un cœur de deux litres de cylindrée : sur un essai global d'un peu plus de 1'000 km, l'Arteon consomme 8.7 l/100km, valeur baissant à 7.6 litres lors d'un parcours de 550 kilomètres mêlant autoroute et routes cantonales majoritairement.



Au volant

Alors que le premier semestre 2018 se distingue par sa pluviométrie record sous nos latitudes, j'éprouve toutes les peines possibles pour planifier une longue virée

me permettant de passer au grill cette Arteon. Car avec pareille voiture, je souhaite m'échapper du milieu urbain et partir à la balade dans les grands espaces, manger du bitume jusqu'à ce que la fatigue m'arrête. Pourtant la belle ne démerite pas en ville, bien au contraire. D'une longueur non négligeable, elle permet néanmoins aisément de parcourir les boulevards saturés par le trafic, de se faufiler dans les villages aux ruelles escarpées et peu accommodantes. Les suspensions filtrent très bien les aspérités d'un bitume lessivé, l'amortissement contrecarre efficacement tout tangage comme roulis. Petit point noir au tableau cependant : si les jantes 20 pouces permettent d'accueillir des pneus plus larges, profitables à l'adhérence, elles ne jouent clairement pas en retour en faveur du confort.

Patience est mère de toutes les vertus, et alors que le ciel se dégage, je peux enfin aller explorer les belles contrées de la Suisse centrale : direction l'Oberland bernois ! Pour m'extirper de l'agitation genevoise, j'opte pour la - relative - facilité, soit l'autoroute A1. Sitôt lancé sur les voies rapides, il n'est plus tellement question de conduire, mais plutôt de me laisser conduire. Les assistances fonctionnent sans anicroches, me permettent de m'économiser pour le périple qui m'attend. Paramétrée sur le mode « confort », la voiture est d'une volupté indéniable, l'habitacle est tranquille, les diverses zones de travaux qui jonchent mon parcours n'ont pas raison de ma sérénité.

C'est à la hauteur de Thoune que je me dirige sur le réseau secondaire, pour profiter des bords du lac. J'y découvre une voiture docile, qui répond sans trop rechigner à mes sollicitations : avec 280 chevaux à disposition, il est difficile de dire que les relances ne sont pas franches. Elles ne sont cependant pas tranchantes, nettes, vives. Il faut être aux aguets, prêt à mobiliser la machinerie, à claquer un rapport par anticipation pour mieux profiter des attributs de la berline.

En un rien de temps, je me retrouve sur les rives du lac de Brienz. En analysant la carte de la navigation embarquée, je repère de belles routes serpentant les montagnes. De quoi me permettre de lâcher raisonnablement les watts en mode « Sport ». L'Arteon sort alors de sa timidité. Les changements de vitesse sont plus tardifs en accélération, de quoi me laisser profiter de toute la puissance disponible. La transmission intégrale travaille à fond dans ce relief escarpé, garantissant une motricité sans faille. C'est là le gros point fort de ce groupe motopropulseur. La direction gagne en fermeté, mais je ressens un léger manque

de précision et de communication. La confiance est tout de même de mise, merci aux Pirelli P-Zero et au châssis étonnamment rigide, qui réalisent ensemble en ce terrain sinueux un travail remarquable, autorisant de passages en courbe toujours plus forts. Le soleil s'approchant dangereusement de l'horizon, je me décide alors de rallier Lucerne puis Genève, en adoptant à nouveau le style qui sied le mieux à cette limousine : le paisible rythme de croisière.



Verdict

La Volkswagen Arteon est à l'image d'un grand nombre de voitures d'aujourd'hui du groupe VAG : un concentré de technologies fiables et performantes, un

assemblage de fonctionnalités abouties sans grands défauts, mais qui, dans le fond comme dans la forme, ne fait montre d'aucun panache. Avec un prix de plus 75'000 francs affiché, cette finition R-Line s'aligne clairement dans les rangs des véhicules premium, sans pour autant offrir des attributs clefs du segment. Loin d'appeler à un retour d'un W12, trop exotique et trop gourmand en énergie fossile, j'aurai aimé voir un V6 parmi les propositions, ce type de blocs ayant de grandes qualités dans les agréments de conduite. En bout de ligne, une question me revient sans cesse à l'esprit : quitte à opter pour une limousine efficace et sobre, estampillée VAG, pourquoi ne pas choisir la Skoda Superb ?



Prix et options - Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION R-Line

Prix de base : CHF 63'450.-

Pack sono. « Dynaudio Confidence » : CHF 1'340.-

Afficheur tête-haute : CHF 590.-

Fonction « Dynamic Light Assist » : CHF 570.-

Toit panoramique : CHF 1'490.-

Fonction « Active Info Display » : CHF 580.-

VW Garantie+ 4 ans / 100'000 : CHF 1'130.-

Pack « Ambiente » : CHF 400.-

(éclairages supplémentaires)

Jantes alu « Rosario » 20 pouces : CHF 1'000.-

Préparation portable « Business » : CHF 560.-

Insert décoratifs « Silver Riset » : CHF 490.-

Siège « ErgoActive » : CHF 1'320.-

Cuir « Nappa Carbon » : CHF 1'040.-

Sellerie Alcantara et cuir « Vienna » R-Line : CHF 1'650.-

Ouverture du coffre « Easy Open » : CHF 1'240.-

Phares «Top LED high» : CHF 870.-

System Navi «Discover Pro» : CHF 1'120.-

Homologation canton AG et finitions dédiées : CHF 177.-

Prime Volkswagen : CHF -2'000.-

Prix TOTAL : CHF 77'017.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION R-Line, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Volkswagen Amarok : Quand polyvalence et rigueur germanique font bon ménage

Essai - Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDI R-Line : Il joue dans la cour des grands !

Essai - Volkswagen Golf GTi Clubsport : Une Golf faite pour les trackdays ?

Essai - Volkswagen Golf Alltrack : La timide polyvalente

Essai - Volkswagen Touran : Le charme discret du plaisir raisonnable

Essai - Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI : Une belle variante

Essai - Volkswagen Golf R : L'R de rien...

Essai - VW Beetle Cabriolet : Le Flower Power cheveux au vent

Essai - VW Golf VII 1.4 TSI : La bonne élève

Essai - VW Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

Essai - VW up! : Quand VW se la joue fun

Essai - VW Beetle : Elle se la pète la Choupette !

Essai - VW Golf Cabriolet : Un cab en hiver

Essai - VW Eos 2.0 TSI : La déesse aux deux visages

Essai - VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

Présentation - Volkswagen Golf GTI TCR Concept

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Avant-première - Volkswagen T-Roc cabriolet

Avant-première - Volkswagen Touareg (3ème génération)

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen T-Roc

Nouveauté - Volkswagen Polo MY2017

Présentation - Volkswagen up! GTI Concept

Présentation - Volkswagen I.D. Crozz

Présentation - Volkswagen I.D. BUZZ

Nouveauté - Volkswagen Golf MkVII, facelift 2017

Avant-première - Volkswagen I.D. Concept

Présentation - Volkswagen Golf R360S

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Clubsport S

Présentation - Volkswagen T-Prime Concept GTE

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI 230

Nouveauté - VW up!

Nouveauté - Volkswagen Tiguan GTE Active Concept

Nouveauté - Volkswagen Beetle Dune

Nouveauté - Volkswagen Golf Cabriolet MY2016

Nouveauté - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Golf GTi Clubsport

Nouveauté - Volkswagen Sharan

Nouveauté - VW Golf GTI Performance Limited Edition

Avant-première - Volkswagen Concept Sport Coupé GTE

Nouveauté - Volkswagen Touran

Nouveauté - Volkswagen Golf GTD Variant

Nouveauté - Volkswagen Golf R Variant

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen Passat GTE

Nouveauté - Volkswagen Passat

Nouveauté – Volkswagen Touareg

Présentation – Volkswagen Golf R 400

Nouveauté – Volkswagen Golf GTE

Nouveauté – Volkswagen Scirocco

Nouveauté – Volkswagen Polo

Présentation – VW twin up!

Présentation – VW Golf Sportsvan

Nouveauté – VW e-Golf et e-up!

Nouveauté – Volkswagen Golf VII R

Nouveauté – VW Polo R WRC

Nouveauté – VW Taigun

Nouveauté – VW Beetle Cabriolet

Nouveauté – VW Golf VII

Genève 2012 – Volkswagen Cross Coupé

Genève 2012 – Volkswagen up!

Genève 2012 – Volkswagen Polo Blue GT

Genève 2012 – Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté – Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté – Volkswagen Cross Coupé

Nouveauté – Volkswagen Passat Alltrack

Nouveauté – Volkswagen CC

Nouveauté – Volkswagen up!

Nouveauté – Volkswagen Beetle

Genève 2011 – Volkswagen Bulli

Genève 2011 – Volkswagen Golf Cabriolet

